



“2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

## PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados...*

### REFORMA A LA LEY 22.431

#### *Transporte para personas con discapacidad*

**ARTÍCULO 1º- Objeto.** La presente ley tiene por finalidad remover los obstáculos establecidos por vía reglamentaria que limitan el pleno ejercicio del derecho a transportarse gratuitamente por parte de personas con discapacidad.

**ARTÍCULO 2º- Modificación.** Modifíquese el artículo 22º de la Ley 22.431 de Protección integral de personas con discapacidad, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

*Artículo 22* - Entiéndese por barreras en los transportes aquellas existentes en el acceso y utilización de los medios de transporte público terrestres, aéreos y acuáticos de corta, media y larga distancia y aquellas que dificulten el uso de medios propios de transporte por las personas con movilidad reducida a cuya supresión se tenderá por observancia de los siguientes criterios:

a) Vehículos de transporte público tendrán dos asientos reservados señalizados y cercanos a la puerta por cada coche, para personas con movilidad reducida. Dichas personas estarán autorizadas para descender por cualquiera de las puertas. Los coches contarán con piso

antideslizante y espacio para ubicación de bastones, muletas, sillas de ruedas y otros elementos de utilización por tales personas. En los transportes aéreos deberá privilegiarse la asignación de ubicaciones próximas a los accesos para pasajeros con movilidad reducida.

Las empresas de transporte colectivo terrestre sometidas al contralor de autoridad nacional deberán transportar gratuitamente a las personas con discapacidad en el trayecto que medie entre el domicilio de las mismas y cualquier destino al que deban concurrir por razones familiares, asistenciales, educacionales, laborales o de cualquier otra índole que tiendan a favorecer su plena integración social. ***La obligación de transporte no podrá limitarse en cuanto a plazas disponibles por cada servicio.***

La reglamentación establecerá las comodidades que deben otorgarse a las mismas, las características de los pases que deberán exhibir y las sanciones aplicables a los transportistas en caso de inobservancia de esta norma. La franquicia será extensiva a un acompañante en caso de necesidad documentada.

Las empresas de transportes deberán incorporar gradualmente en los plazas y proporciones que establezca la reglamentación, unidades especialmente adaptadas para el transporte de personas con movilidad reducida.

A efectos de promover y garantizar el uso de estas unidades especialmente adaptadas por parte de las personas con movilidad reducida, se establecerá un régimen de frecuencias diarias mínimas fijas.

b) Estaciones de transportes: contemplarán un itinerario peatonal con las características señaladas en el artículo 20 apartado a). en toda su extensión; bordes de andenes de textura reconocible y antideslizante: paso alternativo a molinetes; les sistema de anuncios por parlantes y servicios sanitarios adaptados. En los aeropuertos se preverán sistemas

mecánicos de ascenso y descenso de pasaje con movilidad reducida en el caso que no hubiera métodos alternativos.

c) Transportes propios: las personas con movilidad reducida tendrán derecho a libre tránsito y estacionamiento de acuerdo a lo que establezcan las respectivas disposiciones municipales las que no podrán excluir de esas franquicias a los automotores patentados en otras jurisdicciones. Dichas franquicias serán acreditadas por el distintivo de Identificación a que se refiere el artículo 12 de la ley 19.279.

**ARTÍCULO 3º- Adecuación.** La autoridad de aplicación de la Ley 22.431 deberá adaptar la reglamentación a los fines de no contradecir lo previsto por la presente ley.

**ARTÍCULO 4º-** Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**Brenda Lis Austin**

**Diputada Nacional**

## FUNDAMENTOS

### **Señor presidente:**

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, aprobada mediante resolución 61/106, del año 2006, adquirió jerarquía constitucional desde el año 2014 por medio de la ley 27.044.

Dicho instrumento internacional establece una importante base de derechos para las personas con discapacidad, con los consecuentes deberes y obligaciones para el ámbito estatal, entre los que se encuentra la obligación por parte de los estados firmantes de abstenerse a realizar actos o prácticas que sean incompatibles con el contenido de la misma.

En este sentido, los estados se encuentran obligados a tomar todas las medidas pertinentes para que ninguna persona, organización o empresa privada discrimine por motivos de discapacidad. Al mismo tiempo, se reconoce el derecho de las personas con discapacidad a vivir de forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, ante lo cual los estados se constituyen en responsables de garantizar el acceso al entorno físico, al transporte, a la información y las comunicaciones.

Una de las facetas para aportar a la integración de las personas con discapacidades es la de la movilidad y el transporte, es por esto que la Ley 22.431 de Protección integral de personas con discapacidad, estableció en su original Artículo 20 que “las empresas de transporte colectivo terrestre sometidas al contralor de autoridad nacional deberán transportar gratuitamente a las personas discapacitadas en el trayecto que medie entre el domicilio del discapacitado y el establecimiento educacional y/o de rehabilitación a los que deban concurrir.” La redacción propuesta por la Ley 24.314 modificatoria de la anterior, produjo un cambio de denominación (se cambió la denominación de personas discapacitadas por personas con movilidad reducida) y un cambio en la numeración (pasó a ser el Art.22 Inc. a), incorporando un nuevo capítulo IV.

A los fines de evitar limitaciones, en el año 2002 se sanciona la Ley 25.635 que promovió un cambio de redacción y de visión respecto al transporte de personas con discapacidad eliminando el requisito de viaje con destino específico educativo o sanitario, incorporando una perspectiva amplia con el objeto de promover la integración social de los mismos. De esta forma, el Art.22 Inc. a 2º párrafo de la Ley de Protección integral de

personas con discapacidad quedó redactado de la siguiente manera: “Las empresas de transporte colectivo terrestre sometidas al contralor de autoridad nacional deberán transportar gratuitamente a las personas con discapacidad en el trayecto que medie entre el domicilio de las mismas y cualquier destino al que deban concurrir por razones familiares, asistenciales, educacionales, laborales o de cualquier otra índole que tiendan a favorecer su plena integración social. La reglamentación establecerá las comodidades que deben otorgarse a las mismas, las características de los pases que deberán exhibir y las sanciones aplicables a los transportistas en caso de inobservancia de esta norma. La franquicia será extensiva a un acompañante en caso de necesidad documentada.”

A los fines de promover reglamentación específica en esta área, es que en el año 2004, el Poder Ejecutivo de la Nación emitió el Decreto 38/04 que estableció que para una correcta materialización del derecho al transporte gratuito de las personas con discapacidad era necesario instrumentar un documento para facilitar el libre ejercicio del mismo. A estos fines, se determinó que el Certificado Único de Discapacidad en conjunto con el DNI eran documentos suficientes para acceder a este derecho, estableciendo además la gratuidad del trámite y el deber por parte del pasajero de avisar con una anticipación de 48 hs en el caso de viajes de larga distancia.

Sin embargo, y más allá de la remoción que efectuó este honorable cuerpo a las limitaciones establecidas en la normativa originaria, el Poder Ejecutivo de la Nación, en el año 2006 emitió el Decreto 118/06, que en su Artículo 4 estableció “que el derecho de gratuidad para viajar en los distintos tipos de transporte colectivo de pasajeros sometidos a contralor de la autoridad nacional dispuesto por el art. 1 del Dto. 38, de fecha 9 de enero de 2004, será reglamentado por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, debiendo observar entre otros aspectos explicitados en los Considerandos de dicha norma y mientras rija el Dto. 2.407, de fecha 26 de noviembre de 2002, las siguientes pautas:

- a) Será aplicable a los servicios enumerados en los literales a), b) y c) del art. 3 del Anexo II del Dto. 2.407/02.
- b) Para cada servicio, la obligación de transporte se limitará a una plaza para discapacitado y una para su acompañante, si el servicio cuenta con hasta cincuenta y cuatro asientos y de dos plazas para discapacitados y su acompañante si la capacidad fuera mayor.

c) Independientemente de lo dispuesto en el último párrafo del art. 1 del Dto. 38/04, la inobservancia de lo normado en dicho artículo habilitará a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a reducir el beneficio del gasoil a precio diferencial, de acuerdo con la reglamentación que establezca dicha secretaría.”

Esta reglamentación, se constituyó en una barrera para miles de personas que no podían acceder a su derecho de transportarse libremente y en condiciones de igualdad, ante lo cual, no pasó mucho tiempo hasta que desde diferentes sectores se comenzó a impulsar la declaración de inconstitucionalidad del mismo.

Así, en el año 2010, la Corte Suprema de Justicia en el caso “A., M. B y otro c/ EN - M° Planificación - Dto. 118/06 (ST) s/ amparo ley 16.986” declaró la inconstitucionalidad del Inc.b del Art.4° del Decr.118/06 por entender que vulnera el principio de razonabilidad en la reglamentación, excediendo los límites previstos por el Art.99° Inc.2 de nuestra Carta Magna. En este sentido, nuestro máximo tribunal estableció que citada normativa altera el espíritu de la ley y que en consecuencia, obstaculiza el derecho a la igualdad real de oportunidades establecido para las personas con discapacidad.

Pues, según definió la Corte, el sistema de protección integral de las personas con discapacidades es amplio y generoso a los fines de promover estímulos con la finalidad de neutralizar desventajas y de esta forma construir igualdad. Esto se entrelaza de manera ineludible con las prescripciones del Art.75 Inc 23 de la Constitución, que establece la obligación de implementar medidas de acción positiva para determinados sectores, entre las que se encuentran específicamente mencionadas las personas con discapacidad.

Entre otras razones, la Corte Suprema de la Nación resaltó el espíritu y la amplitud del criterio establecido por el legislador al sancionar la Ley 25.635, estableciendo la falta de congruencia entre la normativa criticada y el contexto de declaración de emergencia en el transporte automotor por carretera interjurisdiccional, elemento supuestamente justificante de la sanción del Decr.118/06. Sin embargo, determinó que no existen razones suficientes para conectar esta situación con la limitación en el ejercicio de derechos adquiridos.

Es por esto, y haciendo nuestros los argumentos del máximo tribunal, es que entendemos lo necesario de promover la derogación del Inc. b del Art. 4° del Decr.118/06, en razón de su avasallamiento de la estructura de división de poderes, ya que en este caso, la violación al principio constitucional de razonabilidad implica la asunción de funciones

legislativas. Esta situación se agrava en razón de la decisión de cercenar derechos adquiridos, que en función del principio de progresividad, se torna ilegítima e ilegal.

El presente proyecto se basa en el Exp.1557-D-2019 y recoge los aportes generados en la Comisión de Personas con Discapacidad tras varias instancias de debate.

Por las razones expuestas, solicito a los señores/as Diputados/as, acompañen el presente proyecto de ley.

**Brenda Lis Austin**

**Diputada Nacional**